

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭57-74210

⑪ Int. Cl.³
B 60 J 1/20

識別記号

庁内整理番号
6519-3D

⑬ 公開 昭和57年(1982)5月10日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 2 頁)

⑭ 可動式自動車の屋根日覆い

豊中市服部本町5丁目2番12-344

⑮ 特 願 昭55-151765

⑯ 出 願 人 源 勁 一

⑰ 出 願 昭55(1980)10月28日

豊中市服部本町5丁目2番12-344

⑱ 発 明 者 源 勁 一

明 細 書

1. 発明の名称

可動式自動車の屋根日覆い

2. 特許請求の範囲

1. 板状あるいは布状のものを折りたたみ可能の支柱で支え、自動車の屋根上に設置できるようにした自動車の屋根日覆い。

2. 当該自動車の屋根部分とほぼ同じ大きさ・形状の板状のものによる特許請求範囲第一項記載の自動車の屋根日覆い。

3. 自動車の屋根部分に近い大きさで、フレームによって張られた布状のものによる特許請求範囲第一項記載の自動車の屋根日覆い。

4. 外縁に、折りたたみ可能な日覆いをさらに取り付けた特許請求範囲第一項記載の自動車の屋根日覆い。

3. 発明の詳細な説明

この発明は自動車（乗用車・ライトバン・トラック・バス等）の屋根日覆いに関するものである。

特に夏季には、直射日光の下に駐車すれば、室内温度が急激に上り、乗車時におおいに不快感を感じざるをえない。

本発明はこの温度上昇を緩和する目的をもって作られた自動車の屋根上に設置する日覆いである。しかも、走行時にはその日覆いを屋根に密着させて、空気抵抗を少なくし美観を守るため、日覆いを支える支柱を可動式としたものである。

これを図面の第一図について説明すれば、日覆いイ-1は図の自動車本体の屋根部分と大きさ・形状ともほぼ同じの板状のものであり

(1)はそれを支える支柱である。支柱はその一端Bを自動車本体のドリップ・モールに固定し、さらに一端Aは日覆いの外縁に取り付けるが、このAは走行時にはドリップ・モールに取り付けた留め金A'に移動し固定する

(板状のものの材質によっては、走行時の密着した状態のままでも相当の断熱効果を期待できる。)

しかし、一般的には乗用車であっても車種によって屋根部分の大きさ・形状は若干異なるものである。したがって日覆いを屋根部分と同形の板状にするためには車種ごとに作らねばならず、異なった車種間に付けかえることは困難である。この欠点を解決するために考案されたのが、布状のものをフレームによって張った日覆いである。

これを図面の第二図について説明すれば、布状のものイ-2をフレーム(2)および(3)で張り、フレーム(2)と(3)の間隔を(4)のボルト・ナット等で調節する。(5)はフレームを動かす時の取っ手(6)は取っ手を動かす力を向う側のフレームに伝えるための棒であり、棒の長さは車幅に応じて調節できるものとする。なを、この布状のものの大きさは、板状のものの場合より小さめとし、自動車本体の屋根の周辺のわん曲の強い部分を除いた平面あるいは平面に近い部分の大きさにすると屋根と日覆いの密着度が高くなる。

さらに、日覆い面積を高めるため、日覆いの外縁(前方・後方・側方など)に別の日覆いを取り付けると、日覆い効果はいっそう高くなる。

これを第三図で説明すれば、日覆いイ-3の外縁Cに別の日覆いロ-1を取り付ける。この別の日覆いロ-1は走行時は日覆いイ-3に折り重ねる。すなわち、別の日覆いロ-1のDの部分には、走行時には日覆いイ-3のDの部分に重なり、留め金で留めておく。

支柱はやや長めとし、支柱を立てる時90度よりはるかに大きな角度で動かじ、日覆いイ-3の位置を元の位置からできるだけずれるようにするとよい。

第三図の場合は、前方あるいは後方の一方のみとなっているが、前後左右のいろいろな組み合わせが考えられる。

これらの日覆いの効用は、夏季の日覆いだけでなく、冬季の霜および雪の付着防止もある。

4. 図面の簡単な説明

第一図・第二図・第三図とも、本発明の斜視図である。

第一図は「自動車の屋根部分とほぼ同じ大きさ・形状のもの」の場合

第二図は「フレームによって張られた布状のもの」の場合

第三図は「外縁に、折りたたみ可能な日覆いをさらに取り付けた」場合のものである。

出願人 源 勁一

